



**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

**FAKULTA STAVEBNÍ**

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

**NÁVRH UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ STRUKTURY -  
NA BÁZI STŘEDOVĚKÉHO MĚSTA - PRO  
21.STOLETÍ.**

DESIGN OF A SUSTAINABLE URBAN STRUCTURE - BASED ON A MEDIEVAL CITY  
- FOR THE 21ST CENTURY.

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

DIPLOMA THESIS

**AUTOR PRÁCE**

AUTHOR

**Bc. Tomáš Dutka**

**VEDOUCÍ PRÁCE**

SUPERVISOR

**Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.**

**BRNO 2021**



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

## FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	N3504 Architektura a rozvoj sídel
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
<b>Pracoviště</b>	

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Student</b>	Bc. Tomáš Dutka
<b>Název</b>	Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století.
<b>Vedoucí práce</b>	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
<b>Datum zadání</b>	30. 11. 2020
<b>Datum odevzdání</b>	21. 5. 2021

V Brně dne 30. 11. 2020

---

Ing. Miroslav Menšík, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## PODKLADY A LITERATURA

Územní plán řešeného města

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

## ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Cílem diplomové je navrhnout udržitelnou městskou strukturu na bázi středověkého města v ČR. Navrhnout novou městskou čtvrť v rámci již stávajícího města. Navrhnout veřejné prostory - nábřeží, náměstí, zákoutí. Výsledkem práce bude i návrh přilehlého okolí - návrh obytné ulice, čtvrti.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 04/2019. Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, B1
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C.MODEL v úměrném měřítku

USB flash disk nebo CD s dokumentací celého projektu

## STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

## ABSTRAKT

Zadáním diplomové práce byl návrh udržitelné městské struktury na bázi středověkého města v Náměšti nad Oslavou. V rámci práce jsem se snažil najít nejvhodnější řešení pro toto území, které je od města odříznuto železničním koridorem a navrhnout novou městskou čtvrť na principech středověkého města, která bude provázána se stávajícím městem. Navržená zástavba městských bloků je vystavěna na systému platforem, které vyrovnávají terén v rámci bloku a umožňují optimální parkování a využití komercí. Tato zástavba je doplněna několika bloky s viladomy a komplexem městských lázní. V návrhu je podpořena výstavba cyklostezek, které propojují části řešeného území s rekreačním rybníkem Rathan. Součástí návrhu je i velký park s rozhlednou a se sportovištěm na horizontu města u městských lázní. Důraz byl kladen i na veřejný prostor náměstí u nového nádraží, který slouží pro shromažďování lidí za příležitostmi kultury a zábavy. Prostor by funkcí neměl konkurovat stávajícímu historickému Masarykovu náměstí, které plní funkci reprezentativní a správní.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Náměšť, Náměšť nad Oslavou, urbanismus, řešené území, bloková zástavba, svah, řadová zástavba, veřejný prostor, náměstí, park, propojení, železnice, středověk, středověké město, udržitelnost, město, cyklostezka

## **ABSTRACT**

The assignment of diploma thesis was the design of a sustainable urban structure based on a medieval city in Náměšť nad Oslavou. As part of the work, I tried to find the best solution for this solved area, which is isolated by a railway corridor and suggest a new city district based on the principle of a medieval city, which will be linked to the existing city. The proposed development of city blocks is built on a system of platforms that level the terrain within the blocks and enable optimal parking spaces and the use of commercials. This development is complemented by several blocks with villa houses and a city SPA complex. The proposal supports the construction of cycle paths that connect parts of the solved area with the Rathan recreation pond. The design also includes a large park with a lookout tower and a sports ground on the city horizon near the SPA complex. The accent was also placed on the public area near the new railway station, which serves to gather people for cultural and entertainment opportunities. This public space should not compete with an existing Masaryk square, which fulfills a representative and administration function.

## **KEYWORDS**

Náměšť, Náměšť nad Oslavou, urbanism, solved area, block structure, urban block, hill, terraced buildings, public space, náměstí, square, connection, railway corridor, medieval age, medieval city, sustainability, city, bicycle path

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE**

Bc. Tomáš Dutka *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století.* Brno, 2021. 22 s., 79 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, . Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

## **PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století*. zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 21. 5. 2021

---

Bc. Tomáš Dutka  
autor práce

## **PODĚKOVÁNÍ**

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za pomoc, objektivní kritiku, cenné rady a ochotu konzultovat i v této nelehké době. Také děkuji doc. Ing. Janu Pavlíčkovi, CSc., za jeho ochotu konzultovat a za jeho rady v oblasti dopravního řešení. Dále chci poděkovat svojí rodině za psychickou i finanční podporu, svým přátelům za cenné rady a své babičce za důvěru při studiu, i když pořádně nechápala, co vlastně studuji.

V Brně dne 14. 5. 2021

---

Bc. Tomáš Dutka  
autor práce



## **OBSAH**

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) bibliografické citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- e) prohlášení autora o původnosti práce
- f) poděkování
- g) obsah
- h) úvod
- i) vlastní text práce
- j) závěr
- k) seznam použitých zdrojů
- l) seznam použitých zkratk a symbolů
- m) seznam příloh
- n) prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP

## ÚVOD

Diplomová práce se zaměřuje na rozvojové území Náměště nad Oslavou, které se nachází na jihozápadní straně města. Jeho velikost je zhruba 28 ha. V rámci práce jsem se snažil navrhnout udržitelnou kompaktní městskou strukturu, která vhodně dotvoří schwarzplán města a nabídne pestrý výběr městského bydlení, který ve městě chybí. Řešené území by mělo být polyfunkční a nabízet obyvatelům velkou škálu občanského vybavení přímo v městské části. Součástí návrhu je i veřejný prostor náměstí, který nabízí velkou koncentraci občanského vybavení a plochu pro kulturu a zábavu. Dalším veřejným prostorem je prostor parku, který nabízí rekreaci a sportovní využití. Tímto návrhem chci poukázat na možnost kvalitního zastavění dané lokality s odvážným řešením železnice, které má v budoucnu velký potenciál.

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Diplomová práce se zaměřuje na rozvojové území Náměště nad Oslavou, které se nachází na jihozápadní straně města. Jeho velikost je zhruba 28 ha. Území je vymezeno linií lesa, stávající zástavbou jižní čtvrti města a železničním koridorem, který je však v mé práci součástí řešeného území. Na území se v současné době nachází pouze orná půda a prochází zde sít vysokého napětí na severní straně. Území je v relativně velkém svahu a spád je zhruba 9% na severovýchodní stranu. Území nabízí potenciál v návaznosti na blízkost nádraží a s všudypřítomným výhledem na zámek.

## 2. ANALYTICKÁ ČÁST

### ŠIRŠÍ VZTAHY

Náměšť nad Oslavou se nachází na jihovýchodě kraje vysočina v okrese Třebíč, přibližně 20 km východně od města Třebíče. Město leží na řece Oslavě a jeho nadmořská výška se díky pestré konfiguraci terénu pohybuje v rozmezí 360 až 420 metrů nad mořem. Náměšť a je od roku 2003 obcí s rozšířenou působností. Na jižní straně od Náměšti se nachází jedno ze dvou vojenských letišť na území české republiky. V rámci území obce s rozšířenou působností se na území na řece Jihlavě nachází vodní nádrž Dalešice, která je známá jako vodní elektrárna a také jako rekreační nádrž. Dále zde najdeme vodní nádrž Mohelno a jadernou elektrárnu Dukovany. Po proudu řeky Oslavy se nachází národní přírodní rezervaci Divoká Oslava.

Město je svou polohou dobře dopravně dostupné. Prochází zde železniční trať Brno-Jihlava a také komunikace i. Třídy spojující Brno s Třebíčí. Z Náměšti také vede přivaděč směrem na dálnici, která je vzdálena asi 15 km. Tato intenzita dopravy je ve městě znát, a to hlavně z důvodu, že komunikace i. Třídy prochází středem města.

Náměšť nad Oslavou je známá především kvůli zámku, baroknímu mostu a již zmíněnému letišti. Jedná se ale město s bohatou historií. Město bylo v minulosti proslulé výrobou koberců a disponovalo velkou textilní fabrikou, odkud se vyváželi koberce do Evropy. Nachází se zde také několik památkově chráněných objektů a jádro města je městská památková zóna.

Na území města se nachází velké procento zalesnění, které město usazuje do dobrého kontextu přírody. Na východní straně obce se nachází obora, které byla součástí zámku a v dnešní době je přístupná veřejnosti jen dva měsíce v roce. Řeka Oslava není jedinou vodní plochou, nachází se zde také velký rekreační rybník Rathan a nádrž Vicenický žleb. Součástí města jsou části Jedov, Otradice a Zňatky.

### HISTORIE MĚSTA

Historický vývoj města od jeho prvopočátku ovlivnila hlavně řeka, odkud se zástavba odvíjela. První písemná zmínka o Náměšti pochází z roku 1234. Jednalo se o podpis darovací listiny Budišem z Náměště, rodu pánů z Lomnice. Následující století se historie odvíjela především od hradu, který byl dobýván a město pod ním vypalováno. V roce 1533 zde byla vytištěna Gramatika česká Beneše Optáta. Třicet let poté začala díky Janu Staršímu ze Žerotína přestavba hradu na renesanční zámek. V roce 1733 započala stavba barokního mostu, který se na dlouhou dobu stal jedinou spojnici přes řeku Oslavu. Na konci 18 století zde byla zřízena manufaktura na výrobu látek, která město proslavila ve světě. Pozdější výroba koberců dala vzniknout komplexu budov Habitat u řeky.

Důležitým milníkem pro vývoj města byla především železnice, která pozitivně ovlivnila pohyb lidí, ale odřízla jižní část města. Město disponuje velkým množstvím historických památek v čele se zámek Náměšť, jež byl pro město velkou oporou po celou dobu vývoje. V roce 2003 se Náměšť stala obcí s rozšířenou působností.

### Zámek Náměšť

Doba založení původního hradu v Náměšti není dodnes přesně určená, ale předpokládá se, že v rámci vzniku osady v Náměšti se jednalo o období okolo roku 1220. Z roku 1234 je dochována první písemná zmínka o Náměšti a jedná se o darovací listinu kláštera, kterou v Oslavanech podepsal Budiš z Náměště, rodu pánů z Lomnice. Členové meziříčské větve tohoto rodu byli vlastníky náměšťského hradu, z něhož se nám do dnešních dnů dochovala pouze obranná válcová věž a část hradebního zdiva. V druhé polovině 16. století začíná přestavba hradu na renesanční zámek za vlády Jan Staršího ze Žerotína).

Objekt se stal významným hudebním centrem na Moravě a hostil mnoho vzácných hostů. Jedním z nich byl hudební skladatel Salieri, který tamnímu pánovi věnoval své requiem. Dalším významným hostem byl i františek Ferdinand D'Este, který odtud odjel do Sarajeva, kde byl zastřelen.

Náměšťský zámek byl vybrán jako vhodné letní sídlo prezidenta na Moravě a v letech 1946-1947 byl pro tento účel rozsáhle upraven, zejména jeho reprezentační prostory v prvním patře. Po válce se stal zámek vlastnictvím státu. Od roku 1949 se zámek otevřel veřejnosti a prošel zásadní obnovou interiéru. Mezi interiérové památky se řadí také kaple sv. Václava, kde se nachází ojedinělá socha sedícího Ježíše. V roce 2001 byl zámek prohlášen národní kulturní památkou a od roku 2003 je zámek ve správě národního památkového ústavu.

### **FUNKCE**

Náměšť je na svou velikost na velmi dobré úrovni občanské vybavenosti, zvláště co se týká služeb. Většina vybavenosti se koncentruje do dvou bodů. Jedním je historická část města u řeky, kde se nachází takřka veškerá veřejná správa a spousta komerčních služeb. Druhým menším centrem se spoustou drobných funkcí je obchodní centrum u silnice I. Třída pod nádražím. Takřka žádnou občanskou vybavenost nenajdeme v jižní zástavbě města za železnicí, kde se z této části stává satelitní část, odkud je třeba za veškerou vybaveností chodit do centra.

Už na první pohled jde vidět, že se ve městě nachází velké množství rodinných domů jak samostatně stojících, tak řadových. Tato struktura je doplněna dvěma panelovými sídlišti na jihozápadě a severozápadě. I přes tento fakt se město potýká s problémem nedostatku bytů a parcel pro budoucí výstavbu.

V rámci města se nachází poměrně velký počet památkově chráněných objektů. Nejznámějšími jsou barokní most a zámek Náměšť, který je turisticky vyhledávaným místem. Dalšími objekty spadajícími pod památkovou péči jsou například kostel na náměstí, fara, ale také celé historické centrum, které je městskou památkovou zónou.

Na severní a severovýchodní straně od centra jsou velké plochy průmyslových areálů, které jsou ale v dnešní době brownfieldy. Celkově je tohle území spíše opuštěné, pouze v areálu bývalé textilky habitat vzniklo centrum environmentálních technologií a dává této části život. Jižní část města za železnicí je takřka bez občanské vybavenosti a stává se monofunkční. Při dalším zastavení jen rodinnými a bytovými domy by již bylo území zbaveno života v ulicích.

## DOPRAVA

### Automobilová doprava

Silniční síť zabezpečuje velmi dobré dopravní napojení na okolí. Přes Náměšť vede komunikace i. Třídy spojující Brno s Třebíčí a nachází se zde přivaděč k dálnici, která je vzdálena asi 15 km. Důležitý je fakt, že silniční most, po kterém prochází komunikace i. Třídy byl zbudovaný až v 80. letech minulého století a do té doby byla veškerá doprava vedena přes jedinou spojnici přes řeku, přes barokní most. Nemalý problém je ale s intenzitou dopravy, která je ve městě znát hlavně z důvodu, že komunikace i. Třídy prochází středem města. Z důvodu malých pracovních příležitostí ve městě je velký poměr obyvatel, kteří dojíždějí za prací a velká část k tomu využívá osobní automobily.

Železniční přejezd u kruhového objezdu na severní straně je v současné době trvale uzavřen pevnou závorou z obou stran. Prostor mezi železničním přejezdem a kruhovým objezdem (popř. komunikací) je v případě otevření přejezdu nedostatečný. Při průjezdu vlaku a neprůjezdnosti přejezdu je prostor na straně města ke kruhovému objezdu nedostačující. Při otevření přejezdu by se zde vešlo 5 až 7 osobních automobilů a při větším počtu čekajících automobilů by došlo k neprůjezdnosti kruhového objezdu.

### Doprava vkladu

Parkování ve městě je takřka všude zdarma. Velké parkovací plochy najdeme přímo na náměstí, kde kapacita tamních ploch nebývá většinou vyčerpána a automobily se zde pohybují rychlostí zhruba 20 km/h a chodec se necítí touto dopravou ohrožován. Další velkou parkovací plochou je parkoviště u supermarketu u řeky. Bytové domy panelových sídlišť na perifériích mají před objekty velké parkovací plochy, kde obyvatelé většinou nemají problém zaparkovat.

### Železniční a autobusová doprava

Kvalitní a hustá železniční infrastruktura kraje vysočina nabízí velice dobré časové vzdálenosti pro dojezd vlakem do okolních velkých měst. Železniční koridor procházející náměstí propojuje město s Třebíčí, Jihlavou, Brnem a velkým meziříčím. Město je dálkově propojeno autobusovou dopravou s městy obdobně jako při vlakové dopravě. Městskou hromadnou dopravu Náměšť nemá, jelikož by byla z důvodu své velikosti a docházkovými vzdálenostmi nevyužívaná. U nádraží se také nachází parkovací plocha a cyklopoint, a tak lze využít systém dopravy park and ride.

### Cyklostezky

Jediná cyklostezka na území města byla postavena v roce 2016 a vede kolem řeky. Je hojně využívána na procházky a sport. Spojuje sportoviště na severní straně s parkem hájek u sokolovny. Nabízí potenciál pro další rozšíření po proudu řeky Oslavy. Náměstí procházejí i dvě cyklotrasy. Mlynářská cyklotrasa vede z nového města na Moravě až za hranice republiky do rakouska.

### Pěší

Nejfrekventovanější pěší trasy v daném městě spojují centrum, nádraží, obchodní centrum pod nádražím a všechna panelová sídliště. Docházkové vzdálenosti jsou však značně podmíněny terénem. Procházkové trasy jsou v rámci města značně různorodé. Podél řešeného území se nachází trasy směrem na Vícenice nad Oslavou. Podél řeky se lidé procházejí od zahrádek u žlebu přes cyklostezku až ke sportovišti. Město zavedlo značenou procházkovou trasu po pamětihodnostech města, kde u každé z nich je umístěna informační tabule s nejdůležitějšímu údaji. Jedná se o trasu doporučenou turistům a časová náročnost

pro absolvování je asi 70 minut. Trasa začíná u bývalé manufaktury a končí známým pohledem na zámek od barokního mostu.

## STRUKTURA MĚSTA

Náměšť je svou strukturou orientována především na rodinné domy jak řadové, tak samostatně stojící. Do této struktury byla v druhé polovině minulého století masivně stavěna dvě panelová sídliště, která zapříčinila velkou koncentraci obyvatel na dvou místech, ale s nulovou vybaveností. V současné době město nabízí poměrně velkou prázdnou plochu v okolí centra, která nabízí potenciál pro výstavbu bytových domů v kvalitním prostředí. Tento akt by výrazně zvýšil hustotu obyvatel ve městě a navýšil atraktivitu území.

Město má patrnou pravoúhlou síť ulic, které především kvůli konfiguraci terénu nabízejí výhledy na protější jižní kopec.

Železniční koridor v současné době dělí město na dvě části a jeho překročení je bezpečně možné jen na dvou železničních přejezdech, avšak jeden se nachází na okraji města a je uzavřen pevnou závorou. Silnice I. třídy se dá překročit na více místech, ale jedná se často o ne zcela bezpečné řešení jak ze strany chodce, tak řidiče.

Historické osy a řeka od nepaměti formovaly město. V Náměšti byl až do 90. Let minulého století pro přejezd řeky automobilem používán pouze barokní most. Lze tak říci, že mohla být řeka vnímána jako bariéra. Od tohoto faktu je již odstoupeno a řeka je centrem rekreace a vycházkových tras ve městě a velkým potenciálem rozvoje města v části pod zámkem.

Celkově je struktura města ovlivněna terénem a především řekou, odkud započal vývoj města. Postupem času město ovlivnili dvě linie a to silnice I. třídy a železnice. Výškový reliéf umožňuje některým objektům stát se dominantami, a těmi jsou zde zámek a výškové panelové domy. Najdeme zde několik těžko uchopitelných prostor jako obchodní centrum pod nádražím, které žijí takříkajíc vlastním životem. Město v rámci centra nabízí velké plochy pro rozvoj, které by se měli zastavovat přednostně a po částech. Dali by se tak dobře etapizovat a kontrolovat jejich rozvoj.

## ZELEŇ A VODNÍ PLOCHY

### Zeleň

Náměšť nad oslavou je město bohaté na zeleň, která je patrná jak v rámci přítomnosti ve městě, tak i z ortofoto map či pohledu z letadla. V rámci města se jedná převážně o soukromou zeleň, jelikož se zde nachází převážně solitérní rodinné domy, které mají vlastní zahrady. V rámci veřejné zeleně se zde nenachází žádný veřejný park, pouze předprostor hrobky s parkovou úpravou.

Zámecký areál na kopci má příjemnou parkovou úpravu, ale v rámci jeho polohy a charakteristiky není místními využíván a je užíván turisty navštěvující park. Veřejná zeleň v blízkosti centra se nachází v části areálu hájek s dětským hřištěm a malým sportovištěm. Nevyužitá veřejná zeleň se nachází nad kruhovým objezdem poblíž centra. Jedná se o dva zelené pásy jdoucí souběžně se silnicí I. třídy.

Velkou část území si připisuje náměšťská obora a rozlohou 285 ha. Jedná se o přírodní i kulturní památku. Do obory je zákaz vstupu s výjimkou dvou letních měsíců z důvodu ochrany lesní zvěře, konkrétně daňků skvrnitých. Další velkou lesní plochou je údolí Vicenického žlabu na jihozápadní straně pozemku, které je ale ve velkém svahu, a tak není vhodné k rekreačním procházkám.

### Vodní plochy

Četnost a různorodost vodních ploch je velká přednost tohoto města. I přes různý charakter takřka všechny nabízí využití pěších tras, které jsou okolo města hojně využívány.

Rybník o rozloze 16 hektarů se nachází na severozápadním okraji města. Z hlediska historie byl rybník vybudován mimo město a postupnou zástavbou se stal uzavírajícím prvkem města. Okolo rybníku vede pěší stezka, a tak je vhodný na procházky. Rybník je vhodný ke koupání a je hojně využíván místními obyvateli i obyvateli z okolních vesnic. Nachází se zde i zázemí se záchody a občerstvením.

Vicenický žleb je malá přehrada na okraji města na jihozápadě. Žleb se nachází v údolí mezi dvěma kopci, kdy na jednom kopci končí zástavba panelového sídliště a nachází se zde vyhlídkové místo na celou přehradu, zejména na poloostrov na protějším břehu. Poblíž se nacházejí drobné rekreační chatky, které tak nabízejí klidné místo pro odpočinek.

Řeka Oslava prochází městem Náměšť a formovala strukturu města od jeho počátků, jelikož byla hojně využívána pro náhony mlýnů. Okolo řeky postupně vznikali jak první osady, pak poté i centrum města. Její pramen se nachází poblíž obce Matějov u Žďáru nad Sázavou a vlévá se do řeky Jihlavy v Ivančicích. Tvar řeky v části města i okolí je přírodní, nebyl nijak napřimovaný, a tak svými scenériemi nabízí vyhledávaná místa pro pěší stezky. Roční průměrný průtok se pohybuje na hodnotách přibližně 3.6 m<sup>3</sup>/s.

### **PROBLÉMY A POZITIVA**

Mezi hlavní pozitiva týkající se města je určitě jeho dopravní návaznost jak na dálnici, tak i na okolní města a železniční síť. Dalším pozitivem je celková historie obce, především pak renesančního zámku, který je vyhledávaným turistickým cílem. Náměšť jako malé město s několika tisíci obyvateli se pyšní poměrně hojnou občanskou vybaveností. Díky statusu obce s rozšířenou působností si občané vyřídí veškeré doklady přímo ve městě. Město se pyšní hned několika vodními plochami, které jsou velkým přínosem pro město hlavně ve smyslu rekreace a celkového obrazu města.

Mezi klíčový problém města, a především území je bariéra železnice. Ta odděluje řešené území a jižní část zástavby od zbytku městské zástavby. V rámci zástavby město trpí rozdrolenou soliterní zástavbou bez občanské vybavenosti, které připomíná spíše vesnici. Panorama Náměště kazí negativní výškové dominanty ve formě věžových panelových domů právě na horizontech kopců. V rámci území je pak problematický celkový charakter. Území je ve velkém svahu, který se svažuje na severní stranu směrem k železnici.

### 3. NÁVRHOVÁ ČÁST

#### KONCEPT STŘEDOVĚKÉHO MĚSTA

Středověké město fungovalo jako město pro pěší s malými docházkovými vzdálenostmi do centra setkávání či obchodu, kterým bylo náměstí. Město mělo jasně definované hranice hradbami, které podmiňovali hustou zástavbu města. Jednotlivé měšťanské domy měli v jejich parteru do ulice drobné krámký či řemeslné dílny, které interagovali s životem na ulici. Jednalo se o archetyp polyfunkčního domu, kdy přízemí (mázhaus) bylo vyčleněno pro obchod a v dalších patrech se nacházelo bydlení rodiny, popřípadě řemeslníku či čeledínů.

Dané principy lze převzít, upravit a použít při plánování v dnešní době. Krátké docházkové vzdálenosti v rámci města či náměstí jako centrum setkávání jsou stále aktuálním tématem. Celkové schéma středověkého domu lze přepsat do dnešní doby jako bydlení v bytovém domu, který je usazen na platformě zastávající funkci občanského vybavení a garáží. Tyto prostory občanského vybavení mohou zároveň být živností některé z rodin žijící v domě. Dané principy v rámci nového území využívám a řeším fungování této městské části jako samostatný celek, který ale zároveň interaguje se zbytkem města a před kterým se otevírá.

#### KONCEPT PŘÍSTUPU K ŘEŠENÍ

Řešené lokalita v Náměstí nad Oslavou je dle územního plánu řešena pro budoucí výstavbu rodinných a bytových domů. Přístup k území značně ovlivňují dva prvky. Jedním je železnice, která zde tvoří neprostupnou bariéru jak pro pěší, tak automobily a odřezává území od zbytku města. Druhým prvkem je celková velikost řešeného území vůči stávajícímu zastavěnému území Náměště. Jeho velikost je svou rozlohou zhruba asi 1/4 - 1/5 stávajícího zastavěného území Náměště. Při současném počtu obyvatel, který se pohybuje okolo pěti tisíc obyvatel by intenzivní zástavba města na tomto řešeném území rozšířila město o dalších zhruba 3 000 obyvatel.

V současné době však Náměšť obsahuje velké množství nezastavěných ploch v okolí centra města, které by měli být přednostně zastavěny městskými bytovými domy, které by navýšili hustotu a počet obyvatel v centru města a jeho blízkosti. Předpoklad takové zástavby na všech prázdných místech ve městě a brownfieldech by počet obyvatel navýšil na zhruba 8 000 - 8 500 obyvatel. V případě takového počtu obyvatel a zlepšení městské struktury by teprve mohli započít první etapy na řešeném území.

#### NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ

Těžištěm návrhu, které nejvíce ovlivnilo celkové řešení je zakopání železnice pod úroveň terénu. Tento zásah umožní propojení nové části města se stávající zástavbou jak v oblasti nádraží pro pěší a cyklisty, tak i pro automobily v části kruhového objezdu v severní části území. Na stávající jižní část města bude území navázáno komunikacemi, které navazují na stávající slepé komunikace této části. Celkové řešení nově navržené struktury ulic se opírá o tuto návaznost a pravoúhlou strukturu patrnou v jižní části města i na protějším kopci Náměště. Dalším faktorem, který tuto strukturu ovlivnil je také svah na řešeném území, který nedovoloval vést komunikace pro automobily kolmo na vrstevnice. Vůči svahu je zástavba koncipována na systému platform zařezávajících se do terénu, které v sobě schovávají podzemní parkování a do ulice nabízí občanskou vybavenost ve formě aktivního parteru.

#### DOPRAVA

Problémem území, jak již bylo zmíněno, je jeho dopravní nepřístupnost způsobena železničním koridorem, který uzavírá jižní část města (včetně řešeného území) a je přístupná



pouze jedním přejezdem. Řešením je zakopání železnice pod úroveň terénu, díky kterému bude umožněno propojení řešeného území přes nový dopravní terminál a komunikací vedenou od kruhového objezdu se stávající zástavbou města.

#### Železniční a autobusová doprava

Železniční doprava má v tomto úseku podlehnout elektrifikaci a lze předpokládat, že v rámci důležitosti této trasy by mohla být do budoucna dvoukolejná. Jedná se tedy o důležitou dopravní tepnu, kterou lze považovat za hlavní hromadnou dopravu mezi městy. Při výstavbě nového nádraží bude přesunuta nákladní doprava k části lomu za městem, kde se trať dělí na vlečku k letišti Náměšť. Autobusová doprava zůstává nezměněna, avšak v rámci území počítám se zastávkou pro autobusy, která zkrátí docházkové vzdálenosti pro sídliště na kopci. Tato zastávka by mohla být do budoucna užívána i pro MHD, pokud by město tuto dopravu zavedlo.

#### Automobilová doprava

Dopravní komunikace v navrhovaném území jsou navázány na stávající slepé komunikace v jižní čtvrti města a propojeny s kruhovým objezdem na severozápadní části města. Napojení na kruhový objezd je úrovnové právě díky zakopání železnici pod terén. Komunikace jsou vedeny tak, aby splňovaly požadovaný sklon. V některých částech je lokálně snížena rychlost jak zónou 30, tak i zpomalovacím prahem u přechodů pro chodce.

#### Doprava vklidu

V rámci svažitosti terénu jsou téměř pod každým blokem vybudovány podzemní garáže, které se zařezávají do terénu. Veškeré rezidentní parkování je tedy schováno. V ulicích se nachází parkování pro komerci (30 min zdarma) a parkování kiss and ride u školky, městských lázní a nádraží.

#### Pěší a cyklistická doprava

V rámci města a malých docházkových vzdáleností je počítáno s maximálním využitím pěší dopravy. Uvažovány jsou také procházkové trasy a to především v navrženém parku a k rybníku Rathanu. V návrhu jsou navrženy cyklostezky spojující rybník Rathan s metskými lázněmi, nádražím a zbytkem města.

#### **FUNKČNÍ DĚLENÍ**

V rámci funkčního dělení je hlavní část veřejné vybavenosti soustředěna k novému nádraží, kde vznikne nové menší centrum pro obchod, administrativu a dopravní uzel města. Na to navazuje zástavba městského charakteru s městskými bloky, a s viladomy v části území mezi městskými bloky a stávající zástavbou. Městské bloky jsou řešeny s maximálním množstvím zeleně. Ve vnitrobloku najdeme soukromě zahrádky, skleníky, dětské hřiště a volné zelené plochy pro rezidenty daných bytových domů. Současně jsou co nejvíce žádoucí zelené střechy, zelené fasády a maximální množství stromů. V jižní části území jsou pak navrženy městské lázně obsahující penzion, plavecký bazén a wellness se saunovým městečkem. Součástí řešeného území je také velký park se sportovištěm na kopci vedle lázní. Celkové dotvarování ulic a bloků vychází z pěších tras, sklonů jednotlivých ulic a návaznosti jednotlivých prostorů a budov.

#### **MĚSTSKÝ BLOK**

Řešení bloků z velké části vychází z konfigurace terénu, kdy bylo třeba vyrovnat terénní rozdíly mezi ulicemi. Tento rozdíl se pohyboval okolo 8 až 10 metrů. Řešením bylo bloky z části umísťovat na platformy, které se zařezávají do terénu a umožňují umístění provozů jako

podzemní garáže a zároveň vyrovnávají pochozí část vnitrobloku. V části do ulic před garážemi jsou řešeny plochy komerce. Na tuto platformu jsou poté stavěny bytové domy s rozdělením tří bytů na patro.

Řešení vnitrobloku je opět podmíněné terénem, kdy část je srovnaná díky umístění podzemním garážím a zbylé převýšení je překonáno schody na jedné straně, a stoupající cestou na druhé straně. V rámci vybavenosti vnitrobloku disponují přízemní byty vlastními předzahrádkami, kde jsou umístěny terasy, či drobné záhony pro lokální pěstování zeleniny. Nacházejí se zde také skleníky, které jsou zamýšleny pro obyvatele daného bloku jako pronajímatelné objekty, či objekty vybavení pro určené byty. V některých blocích se také nachází objekt sauny či dílny. Městské bloky jsou řešeny s maximálním množstvím zeleně, kdy jsou co nejvíce žádoucí zelené střechy, zelené fasády a maximální množství stromů. V rámci volného prostoru jsou zde lavičky, hřiště pro děti a místa pro grilování nebo pikniky. Z hlediska energetické náročnosti je kladen důraz na energetickou soběstačnost daného objektu. Jelikož je můj návrh situován na několik desetiletí dopředu, tak předpokládám rozvoj ekologického získávání energie jako solární panely, solární folie v oknech, lokální větrné turbíny, geotermální teplo či jiné v budoucnosti použitelné zdroje.

V rámci funkčního dělení je většina území řešena jako zástavba městskými bloky, které jsou usazeny na podnoží vyrovnávající terénní rozdíly.

#### BLOK VILADOMŮ

Obdobně jsou řešeny bloky viladomů, kdy jsou objekty vystavené na platformě s podzemí garáží. Blok je otevřený, ale prostor v něm je přístupný pouze rezidentům. Jednotlivé zahrady jsou řešeny pro dané objekty a disponují opět pronajímatelnými skleníky.

#### ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ

Náměstí je řešeno jako co nejvolnější prostor sloužící pro shromažďování lidí za příležitostmi kultury a zábavy. Prostor by funkcí neměl konkurovat stávajícímu historickému Masarykovu náměstí, které plní funkci reprezentativní a správní. Do celého prostoru je zákaz vjezdu automobilům s výjimkou zásobování v ranních či večerních hodinách a jednotek IHS. Veškeré plochy jsou navrženy pro pěší a cyklisty.

V rámci prvků v prostoru se zde nacházejí velkoformátové květináče pro stromy umístěné tak, aby v rámci náměstí nepřekáželi ale zároveň vnášeli potřebnou zeleň. Dále je náměstí doplněno mobilním modulárním mobiliářem, který je dle potřeby a daného využití prostoru přesouván či uskládán. Celkový návrh počítá s fungováním prostoru jako celku v rámci umístěných funkcí jako nádraží, komerce a administrativy. Zároveň je třeba co nejvíce otevřít partery komerce (především restaurace a kavárny) do tohoto prostoru, které maximálně podpoří život na náměstí. Celkově je uvažováno prostory využívat na trhy, festivaly, letní kino či v zimních měsících pro kluziště.

## ZÁVĚR

Cílem práce bylo vytvořit urbanistickou studii, které v kontextu současných a moderních prvků a technologií vytváří město 21. století. Práce naplňuje stanovený cíl vyřešit problém železnice a vyřešit dopravní situaci v území a navazující jižní části města. Na těchto zásadách byla navržena nová městská část, která svým kompaktním a funkčním řešením doplní stávající strukturu a prostory města. V rámci návrhu přístupu k území je počítáno s předchozí dostavbou prázdných částí města, které se nacházejí v blízkosti historického centra a nabízejí velký potenciál pro rozvoj.

Těžištěm návrhu je řešení problému železniční bariéry. Výsledné řešení zakopání železničního koridoru pod úroveň terénu dosáhne propojení řešeného území se zbytkem města. Jedná se o poměrně velký zásah do území, který ale v rámci přechodného rozvoje a následující zástavby město značně zcelí. Území se nachází ve velkém svahu, a tak je zástavba koncipována na systému platforem zařezávajících se do terénu, které v sobě schovávají podzemní parkování a do ulice nabízí občanskou vybavenost ve formě aktivního parteru.

V návrhu je kladen důraz na pěší trasy a propojení hlavních bodů zájmu území, jelikož je město svou velikostí nakloněno docházkovým vzdálenostem, a i přes terénní reliéf je tento způsob dopravy hojně využíván. Celkové řešení města s předešlým zastavěním prázdných ploch má velký potenciál na kvalitní městskou strukturu s diverzifikací bydlení a vyřešenou dopravou v rámci města.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## MAPOVÉ PODKLADY

- **Mapy.cz**  
*Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>*
- **ČÚZK – Katastr nemovitostí**  
*Nahlížení do katastru nemovitostí, Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. Copyright © 2004 [cit. 14.05.2021]. Dostupné z: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>*
- **Mapy Google**  
*Google maps. Google.com [online]. Dostupné z: <https://google.com/maps>*
- **Územní plán města Náměšť nad Oslavou**  
*Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka. Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://namestnosl.cz/namest-nad-oslavou/d-3120/p1=2998>*
- **Zeměměřičský úřad**  
*Zeměměřičský úřad, Archiv zeměměřičský úřad [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>*

## KNIŽNÍ PODKLADY

- **Náměšť nad Oslavou: historie a současnost – Stejskal Karel**  
*STEJSKAL, Karel. Náměšť nad Oslavou: historie a současnost. V Náměšti nad Oslavou: Městské kulturní středisko, 2005. Edice Vysočiny. ISBN 80-903416-1-6.*
- **Namest nad Oslavou včera a dnes - František Gregor**  
*GREGOR, František. Náměšť nad Oslavou včera a dnes. Žďár nad Sázavou: Tváře, 2020. ISBN 978-80-88041-38-2.*
- **Camillio Sitte - Stavba měst podle uměleckých zásad**  
*SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8*
- **Jan Gehl – Život mezi budovami**  
*GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.*
- **ČSN 736110. Projektování místních komunikací. 2006.**
- **ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel**

## INTERNETOVÉ PODKLADY

- **Webové stránky města Náměšť nad Oslavou**  
*Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka. Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://www.namestnosl.cz/>*
- **Městské kulturní středisko Náměšť nad Oslavou**  
*Městské kulturní středisko Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka. Městské kulturní středisko Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://mks-namest.cz/>*
- **Zámek Náměšť, Náměšť nad Oslavou**  
*Zámek Náměšť, Náměšť nad Oslavou, Dostupné z: <https://www.zamek-namest.cz/cs/o-zamku/historie>*
- **Národní památkový ústav**  
*Redakční publikační systém vědecko-výzkumné činnosti. Redakční publikační systém vědecko-výzkumné činnosti [online]. Copyright © NPÚ Olomouc. Vyrobil [cit. 14.05.2021]. Dostupné z: <https://www.pamatkovapece.cz>*
- **Česká televize – Kaple – Duše rodů**  
*Kaple – Duše rodů, Česká televize – Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/11101984321-kaple-duse-rodu/315298380090003-namest/>*
- **mmcitě – městský mobiliář.**  
*mmcitě - městský mobiliář [online]. Copyright © 2021 mmcitě a.s. [cit. 14.05.2021]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com>*

## OSTATNÍ

- Osobní prohlídka města Náměšť nad Oslavou
- Osobní setkání se starostou Náměště Vladimírem Měrkou
- Vlastní fotografie
- Letecké fotografie poskytnuté městem Náměšť nad Oslavou

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

ČR	Česká republika
VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
ČSN	česká technická norma
ORP	obec s rozšířenou působností
m n.m.	metrů nad mořem
k.ú.	katastrální území
ul.	ulice
ZŠ	základní škola
MŠ	mateřská škola
MO	místnost pro odpad
IZS	integrovaný záchranný systém
MHD	městská hromadná doprava
příl.	příloha
č.	číslo
RD	rodinný dům
BD	bytový dům
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
BJ	bytová jednotka
ÚP	územní plán
kk	kuchyňský kout
%	procentuální vyjádření
m	metr – jednotka délky
m <sup>2</sup>	metr čtvereční – jednotka plochy
ha	hektar – jednotka plochy
km/h	kilometr za hodinu
Pxx	označení počtu parkovacích míst
tzn.	to znamená
cca	circa – přibližně
apod.	a podobně

## SEZNAM PŘÍLOH

### a) Urbanistická studie – formát B1

- 01 Situace širších vztahů
- 02 Analýza historie
- 03 Analýza dopravy
- 04 Analýza funkce
- 05 Struktura města
- 06 Zeleň, vodstvo a pěší trasy
- 07 Problémy a pozitiva
- 08 Koncept
- 09 Návrhový výkres
- 10 Funkce
- 11 Doprava
- 12 Městské bloky
- 13 Urbanistický detail

### b) Urbanistická studie – formát A3 (2x)

### c) Prezentační plakát B1

### d) Fyzický model 1:2000

### e) CD s elektronickou verzí všech příloh

## **PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století.* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 14. 5. 2021

---

Bc. Tomáš Dutka  
autor práce